Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8484**

14. Wahlperiode 12. 03. 2002

Antrag

der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Bartholomäus Kalb, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Wilhelm Josef Sebastian, Angelika Volquartz, Wolfgang Zöller und der Fraktion der CDU/CSU

Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse im Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen kann nicht isoliert betrachtet werden. Es geht um die Binnenschifffahrtsverbindung zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Die Donau ist die Verkehrsalternative der Zukunft und nach der Länge der zweitgrößte, nach der Wasserführung der bedeutendste Strom Europas. Dies und die Verbindung über die Main-Donau-Wasserstraße zum Rhein qualifizieren sie zu der einzigen Binnenwasserstraße im Netz der paneuropäischen Verkehrskorridore. Die künftige verstärkte Verkehrsnutzung, insbesondere auch im Hinblick auf die Staaten Mittel- und Osteuropas (MOE) ist volkswirtschaftlich unverzichtbar.

Abhängig von der politisch-wirtschaftlichen Erholung im unteren Donauraum wird der Güterverkehr im Verkehrskorridor der Donau zwischen dem gemeinsamen Markt der Europäischen Union und den donaueuropäischen Ländern stark und nachhaltig wachsen. Eisenbahn- und Straßengüterverkehr stoßen zunehmend an Grenzen. Die Donau eröffnet die Chance, wachsende Verkehre wirtschaftlich günstig und ökologisch schonend aufzunehmen und verbindet als Rückgrat des europäischen Gütertransportsystems bedeutende nationale und internationale Wirtschaftszentren, in deren Einzugsbereich 220 Millionen Menschen leben.

Von Straubing bis Vilshofen erstreckt sich über 69 Flusskilometer jedoch leider ein „Nadelöhr“, das die Schifffahrt auf der gesamten Donau-Wasserstraße erheblich beeinträchtigt. Diese geringen Kilometer sind der Störfaktor beim Aufbau einer europäischen Logistikkonzeption.

Nach Feststellungen des ifo Instituts für Wirtschaftsforschung, das die Reaktionen des Transportmarktes auf Niedrigwasser in diesem Abschnitt der Donau in den Jahren 1997/98 untersucht hat, gingen ein Drittel des Schiffsverkehrs auf Bahn und LKW. 80 % der Betroffenen erklärten, nicht mehr das Schiff zu be-nutzen, solange das Risiko derart gravierender Leistungseinschränkungen

des Wasserweges bestehe. Die Wasserstandsschwankungen sind doppelt so hoch wie im Rheingebiet. Im Wechselverkehr zwischen dem Rhein und der Donau ist die Auslastung der Schiffe – soweit sie die Engpassstelle passieren müssen – deshalb um über ein Drittel geringer als am Mittel- und Oberrhein. Die Donauhäfen Straubing und Deggendorf können wegen zu niedrigen Wasserstandes nicht optimal genutzt werden. Die Unfallhäufigkeit im Flaschenhals Straubing–Vilshofen liegt fünffach höher als in der Gebirgsstrecke des Mittelrheins.

Nach neueren Untersuchungen des ifo Instituts könnte nach Beseitigung des Engpasses der Binnenschiffsverkehr auf der Donau bis zum Jahre 2015 um 30 % gesteigert werden.

Der Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße wurde bereits seit 1921 in einer Reihe von Verträgen zwischen dem Deutschen Reich bzw. der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern festgelegt. Als man erkannte, dass das angestrebte Ausbauziel zwischen Regensburg und Vilshofen mit einer Niederwasserregulierung nicht erreichbar war, beschlossen die Vertragspartner 1966, auch diesen Streckenabschnitt mit Staustufen auszubauen. Nachdem der Ausbau der insgesamt 750 Kilometer langen Main-Donau-Wasserstraße bis auf den 69 Kilometer langen Donau-Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen abgeschlossen war, entwickelte sich Anfang der 90er Jahre eine heftige Diskussion darüber, ob nicht auch mit rein flussregelnden Maßnahmen – also unter Verzicht auf Staustufen – die Schifffahrtsverhältnisse in diesem Nadelöhr hinreichend verbessert werden könnten.

Die Bundesregierung und die Bayerische Staatsregierung vereinbarten 1996, vertiefende Untersuchungen unter Einbeziehung ökologischer und ökonomischer Belange durchzuführen, wobei als Ausbauziel eine Abladetiefe von 2,50 Metern Messlatte ist.

Von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd wurden fünf Ausbauvarianten untersucht:

A: Optimierter Ist-Zustand

Verbesserung der vorhandenen Fahrrinnentiefe durch die Ergänzung bestehender Buhnen und Parallelwerke mit Beibehaltung der vorhandenen Fahrrinnenbreite von rund 70 Metern; Erosionssicherung durch Geschiebebewirtschaftung und Kolkverbau; Ergebnis: Damit kann die Abladetiefe bei 11,40 Meter breiten Fahrzeugen gegenüber dem Ist-Zustand um rund 20 Zentimeter (1,75 Meter bei Niedrigwasser) verbessert werden, die Abladetiefe von 2,50 Metern wird aber an rund 185 Tagen im Jahr nicht erreicht.

B: Verschärfte Flussregelung

Regulierung der gesamten Ausbaustrecke mit Buhnen, Parallelwerken und Sohldeckwerken; deutliche Verbesserung der Fahrrinnenbreite. Ergebnis: Verbesserung der Abladetiefe bei 11,40 Meter breiten Fahrzeugen um rund 5 Zentimeter (1,60 Meter bei Niedrigwasser), die Abladetiefe von 2,50 Metern wird an über 200 Tagen nicht erreicht.

C: Ein-Stufen-Lösung

Kombination aus der Variante A in den Strecken Straubing bis Deggendorf sowie Winzer bis Vilshofen, dazwischen eine Staustufe mit Schleusenkanal bei Aicha. Ergebnis: Verbesserung der Abladetiefe bei 11,40 Meter breiten Fahrzeugen um rund 45 Zentimeter (2,00 Meter bei Niedrigwasser), die Abladetiefe von 2,50 Metern wird an rund 145 Tagen im Jahr nicht erreicht.

D1: Zwei-Stufen-Lösung

Im Wesentlichen die bekannte frühere Raumordnungslösung mit Staustufen bei Waltendorf und Osterhofen mit einem Schleusenkanal bis etwa Pleinting. Die Abladetiefe von mindestens 2,50 Metern wird ganzjährig für alle Schiffe erreicht.

D2: Drei-Stufen-Lösung

Drei Staustufen bei Waltendorf, Aicha und Vilshofen. Erreicht wird die Abladetiefe von mindestens 2,50 Metern ganzjährig für alle Schiffe.

Vertreter der Donau-Anrainer unterstrichen auf einer internationalen Donaukonferenz am 7. März 2001 in München die europäische Dimension der Wasserstraße und bekräftigen, dass nur ein Ausbau mit einer durchgehenden Abladetiefe von 2,50 Metern für die Schifffahrt entscheidenden verkehrstechnischen Nutzen hat. Dieser Ansatz wird durch das EU-Weißbuch Verkehr untermauert.

Auf der Grundlage des von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vorgelegten Schlussberichts über vertiefte Untersuchungen und Gutachten zum Donauausbau Straubing–Vilshofen führte der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 20. Februar 2002 eine öffentliche Anhörung durch.

Die Sachverständigen sprachen sich mehrheitlich für eine Staustufen-Lösung aus.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

– anzuerkennen, dass für die Donau Fahrwasserverhältnisse geschaffen werden müssen, die eine Verlagerung von Transporten auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Binnenschiff begünstigen;

– sich als Schlussfolgerung aus der Anhörung vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu den Ausbaunotwendigkeiten zu bekennen, wie sie von der Mehrheit der Sachverständigen gesehen werden;

– durch umgehende Einleitung des Raumordnungsverfahrens für die Staustufen-Lösungen C und D2 eine weitere Verzögerung des notwendigen Gewässerausbaus zu vermeiden.

Berlin, den 12. März 2002

Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333